

Arquitectura Viva

Número 26

Octubre 1993

1.800 ptas.



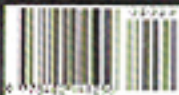
El año de Calatrava:
del Reichstag al MOMA

Tedso Ando en el Pompidou

Malevich y Matisse de gira

Hoteles de Nouvel
y Garcés/Soria

Stijn Dekemstra,
infografía hiporrealista



Tráfico aéreo

Amsterdam, Hong Kong, Marsella, NY, Osaka, Stuttgart



Arquitectura Viva

Número 29

Contenido

Sumario

Director

Luis Fernández-Galiano

Redactora jefe

Adela García-Herrera

Redacción

Jorge Sainz

Gina Cariño

Justo Isasi

Diseño gráfico

José Manuel Horcajadas

Producción

José Jaime S. Yuste

Administración

Francisco Soler

Distribución

Carmen Andrade

Suscripciones

Lola González

Redacción y administración

AviSa (Arquitectura Viva SL)

Rosario, 31. 28005 Madrid

Teléfono 366 99 00. Fax 364 01 51

Publicidad

GDM (Gerencia de Medios)

Juan Bravo 38. 28006 Madrid

Teléfono 536 55 00. Fax 536 55 55

R. San Pedro 19-21. 08010 Barcelona

Teléfono 412 00 64. Fax 302 12 66

Distribución en quioscos

Coedis SA

Avenida de Barcelona, 225

08750 Molins del Rei (Barcelona)

Teléfono 680 03 60. Fax 668 82 59

Precio del número: 1.400 pesetas

© AviSa. Marzo-abril 1993

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse ni transmitirse de ninguna forma, ni por ningún medio, sea éste electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin la previa autorización escrita por parte de AviSa. Todos los derechos reservados. *All rights reserved.*

Depósito legal: M. 17.043/1988. ISSN: 0214-1256

Compuesto con Xerox Ventura Publisher 3.0

Fotolitos: ClickArt

Fotomecánica: Megacolor

Impresión: Monterreina

Cubierta: Aeropuerto de Marsella, de Richard Rogers; foto de John E. Linden.

Notas: Las traducciones de textos en castellano al inglés son de Gina Cariño; las de textos en inglés al castellano son de Pilar Vázquez, a excepción del artículo de Thomas Fisher, traducido por Carlos Verdaguer. Por último, las versiones castellanas de los textos en alemán son de Alfonso Muñoz.

El texto de Arthur C. Danto apareció originalmente en el número de octubre de 1992 de la revista *Artforum* bajo el título 'Matisse, Art, and Le Bonheur'. El texto de Werner Blaser ha sido cedido por Birkhäuser.

Tráfico aéreo. Hasta hace pocos años el vuelo era una aventura insólita, pero la evolución de la aeronáutica ha convertido el avión en un transporte de masas. Los aeropuertos inaugurados en los primeros años de la posguerra han llegado al límite de su capacidad, y hoy nos encontramos ante una nueva etapa de construcciones aéreas, en la que los grandes complejos aeroportuarios se renuevan con el añadido de terminales; se levantan otros de pequeña escala; y, finalmente, se promueven grandes programas de infraestructuras, diseñados para poder crecer aún más con objeto de atraer nuevas líneas aéreas.

Edificios: proyectos y realizaciones

Escalas del tránsito. Otakar Mácel comenta la ampliación del aeropuerto de Amsterdam, que quiere seguir entre los primeros de Europa; y Werner Blaser relata cómo American Airlines construirá una nueva terminal neoyorquina.

Piezas de cambio. Los aeropuertos son un factor decisivo para el desarrollo económico de ciudades como Stuttgart y Marsella. Wolfgang Pehnt y Alastair Hughes reseñan los cambios experimentados en las terminales aéreas de ambas.

Despegue metropolitano. Asia tendrá dos ciudades aeroportuarias construidas sobre islas artificiales. Peter Buchanan y Jorge Sainz escriben la crónica de las propuestas para los nuevos aeropuertos de Osaka y Hong Kong.

Libros, exposiciones, personajes

Antológicas de gira. Una selección de obras de Kamisir Malevich recorre Madrid, Barcelona y Valencia; y otra exposición de Henri Matisse acaba de trasladarse a París después de triunfar en Nueva York.

De paso por el museo. Las exposiciones consagran arquitectos y consolidan tendencias. Dos figuras como el japonés Tadao Ando y el español Santiago Calatrava son recibidas en el Centro Pompidou y en el MoMA.

Geografías voluntarias. Convencido de que el diseño urbano es responsabilidad de los ciudadanos, el historiador de la arquitectura Spiro Kostof nos ha legado dos libros sobre la forma y el significado de la ciudad en la historia.

Interiorismo, diseño, construcción

Hostelerías. Algunos empresarios hoteleros son conscientes de que la calidad arquitectónica de sus instalaciones también cuenta. Adela García-Herrera y Octavio Mestre reseñan dos casos ejemplares en Dax y Barcelona.

Pantallas y ventanas. Las imágenes fotorrealistas de las pantallas de Takamatsu sirven para visualizar previamente sus proyectos; y el alféizar, un elemento constructivo tradicional, se ha desplazado por el plano de fachada.

Para terminar, el director de *Progressive Architecture* reflexiona sobre las revistas profesionales, cuyas líneas editoriales futuras deberían estar en consonancia con los cambios que está experimentando el mundo de la arquitectura.

- 14 *José Ignacio Wert*
Fronteras del vuelo
El uso social del aeropuerto
- 17 *Justo Isasi*
Los aeropuertos en transición
Entrevista con Rafael Moneo
- 24 *Deyan Sudjic*
Ciudades del aire
Los nuevos aeropuertos

Arquitectura

- 28 *Bentham y Crouwel*
Amsterdam-Schiphol
- 34 *Helmut Jahn*
Nueva York-John F. Kennedy
- 38 *Von Gerkan & Marg*
Stuttgart-Echterdingen
- 46 *Richard Rogers*
Marsella-Marignane
- 52 *Renzo Piano*
Osaka-Kansai
- 60 *Norman Foster*
Hong Kong-Chek Lap Kok

Arte / Cultura

- 65 *Juan Antonio Ramírez*
La fecha de Malevich
- 68 *Arthur C. Danto*
Matisse o la felicidad
- 70 *Cristina Grau*
Ando en el Pompidou
- 72 *David Cohn*
Calatrava en el MoMA
- 74 *Historietas de Focho*
Robert Venturi
- 75 *Autores varios*
Libros

Técnica / Estilo

- 82 *Jean Nouvel*
Hotel de las Termas en Dax
- 87 *Garcés y Soria*
Hotel Barcelona Plaza
- 92 *Jorge Sainz*
Infraestructuras: Takamatsu
- 94 *Ignacio Paricio*
Alfabeto constructivo: alféizar
- 101 *Resumen en inglés*
Tráfico aéreo
- 104 *Thomas Fisher*
Críticos con la crítica

Olas abovedadas

El nuevo aeropuerto de Hong Kong

Norman Foster

No cabe la menor duda: la combinación Norman Foster + Hong Kong es realmente explosiva. Durante los años ochenta, el revolucionario diseño y la espectacular construcción del Hong Kong & Shanghai Bank fueron todo un acontecimiento en el mundo arquitectónico. La decidida voluntad de un cliente ilustrado y la extraordinaria pericia de un arquitecto singular se aunaron para crear uno de los edificios más trascendentales del siglo XX.

Si aquello fue una iniciativa privada que reflejaba la pujanza económica de un enclave occidental en la orilla del Pacífico, ahora son los responsables públicos los que han iniciado un conjunto de diez importantes proyectos de infraestructura que pretenden afianzar el carácter singular de Hong Kong ante su próxima integración en la República Popular China.

La pieza clave de toda esta operación será el nuevo supraaeropuerto, ubicado —al igual que el de Kansai en Osaka, obra del estudio de Renzo Piano— sobre una inmensa isla artificial llamada Chek Lap Kok. El hecho de ganar todo este terreno al océano en lugar de buscar un lugar en tierra firme —motivado, naturalmente, por la absoluta colmatación del exíguo territorio de la colonia británica— puede interpretarse también como una muestra de la confianza que tienen los *hongkoneses* en su futuro.

Una escala gigantesca

El pasado año, las autoridades de la ciudad hicieron una consulta inicial a la que respondieron más de treinta equipos internacionales de arquitectos e ingenieros. De ellos se hizo una primera selección de ocho equipos y una segunda de tres. Finalmente, el encargo fue a manos de Sir Norman Foster and Partners, que ya han presentado este esquema inicial, pero que siguen trabajando en el desarrollo de lo que seguramente será el mayor proyecto del estudio en la década de los noventa.

Foster tiene ya una reconocida experiencia en el diseño de aeropuertos. Hace unos años terminó el de Stansted en Londres (véanse *Arquitectura Viva* 12 y A&V 38), por el que recibió en 1990 el Premio Mies van der Rohe

de la Comunidad Europea. Stansted es un modelo de claridad funcional y de serenidad espacial. Su concepción inicial era que el viajero fuera desde la entrada del vestíbulo hasta la cabina del avión sin cambiar de nivel: un auténtico desafío para la compleja distribución de los recorridos en un aeropuerto corriente. Pero Stansted es un aeropuerto pequeño, y el tamaño es un condicionante fundamental en este tipo de edificios. Chek Lap Kok, por el contrario, es un aeropuerto gigantesco.

Algunos datos nos ayudarán a hacernos una idea: la isla artificial tendrá una longitud de seis kilómetros y ocupará una superficie de 1.250 hectáreas; el conjunto de la terminal tendrá casi dos kilómetros de largo y 430.000 metros cuadrados, lo que equivale a la suma de las del John F. Kennedy de Nueva York y la de Heathrow de Londres; la sala de equipajes será de un tamaño aproximadamente igual al del estadio de Wembley en Londres o al del Yankee de Nueva York; y, para que todo esto se haga realidad, en el estudio de Foster han calculado que habrá que hacer unos 30.000 dibujos de proyecto.

Y es que, sin ningún género de dudas, la batalla por el espacio económico del Pacífico no sólo se está librando en el terreno de las transacciones comerciales, sino también en el de los puntos de destino de las rutas aéreas. En este aspecto, la rivalidad entre Osaka y Hong Kong va a tener mucho que ver con la distinta personalidad arquitectónica de dos de las grandes figuras de la arquitectura europea: Piano y Foster. En esta batalla, Hong Kong se ha propuesto como objetivo dar servicio a 35 millones de pasajeros anuales en 1997, para llegar hasta los 87 millones en el año 2040 (recorremos que actualmente Madrid recibe unos 16 millones, y Barcelona unos 10).

Para resolver este impresionante reto arquitectónico, Foster ha diseñado un esquema muy simple, apoyado en una estructura técnica y formal clara y repetitiva. El conjunto cuenta con un gran edificio central que funciona como vestíbulo general, núcleo de servicios, centro comercial y corazón del aeropuerto.

Jorge Sainz comenta el proyecto de Norman Foster para el Chek Lap Kok de Hong Kong, un nuevo aeropuerto que cubre una isla artificial con una suave ola metálica.

Obra: Aeropuerto de Hong Kong.
Ciente: Autoridades provisionales del aeropuerto de Hong Kong.
Arquitectos: Foster Hong Kong Limited.
Colaboradores: Ove Arup & Partners; Mott Conell; O'Brien-Kreitberg & Associates; WT Partnership; Wilber Smith Associates.
Fotos: Richard Davies.

La implantación de la terminal consiste en un edificio principal de cabecera, de donde parte una espina

lineal que se abre en dos, dando servicio a los aviones mediante puertas de embarque en todo su perímetro.

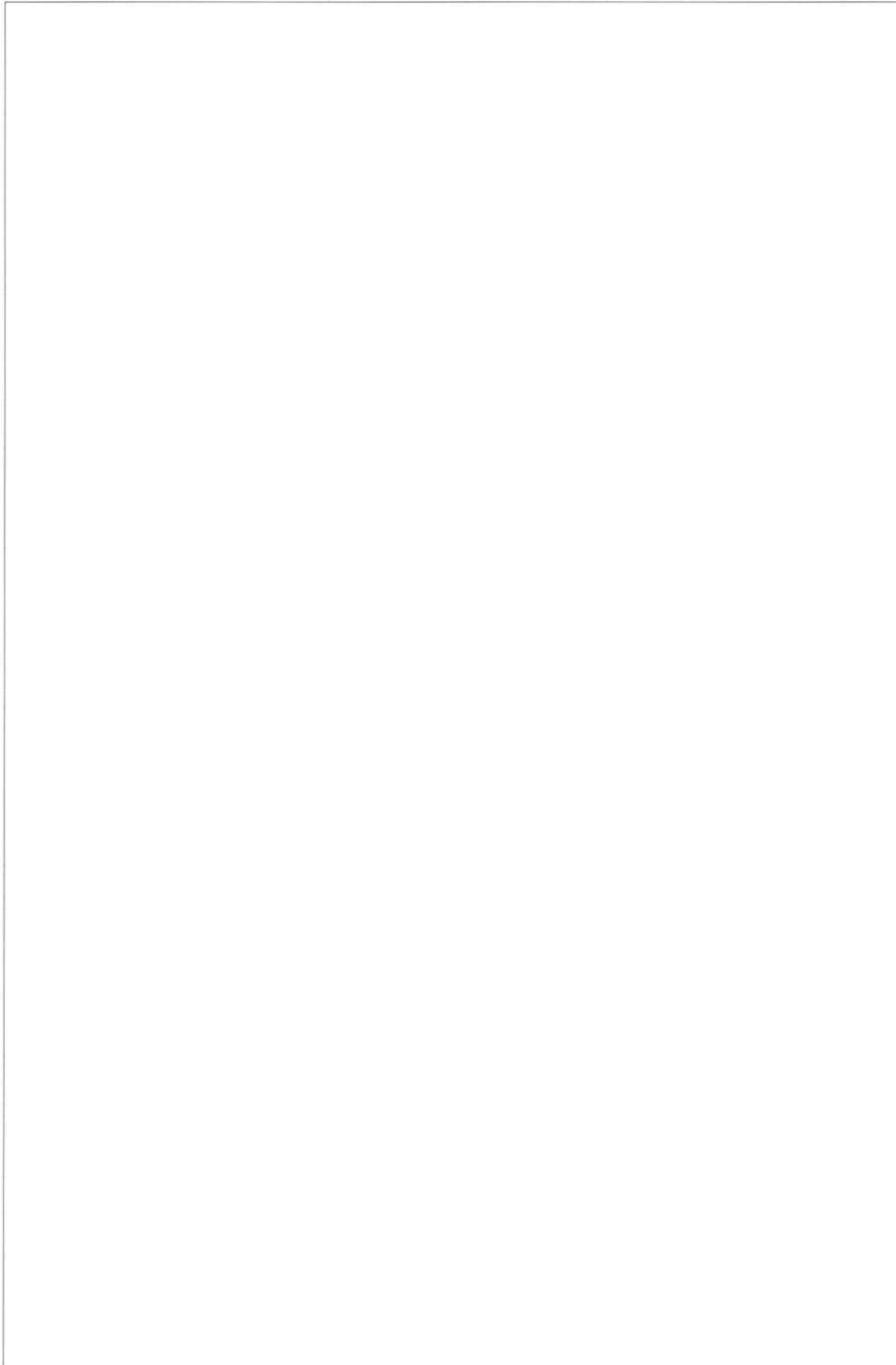


Planta de conjunto



*Al igual que el de
Kansai, este
aeropuerto se sitúa
sobre una isla
artificial casi unida a
tierra firme. Todo el*

*edificio está cubierto
por un sistema de
bóvedas continuas que
se ondulan
suavemente sobre el
espacio del vestíbulo.*



Este elemento tiene planta rectangular, siendo uno de sus lados mayores la cara del aeropuerto, orientada hacia un aparcamiento de vehículos de unas dimensiones similares. Por su interior, a dos niveles distintos, circula un tren que unirá la terminal con el centro de la ciudad.

Por el lado de las pistas, este rectángulo se alarga en dos alas laterales que funcionan como salas de espera y vestíbulos de llegadas, directamente comunicados con los aviones mediante los consabidos *fingers*. En su punto medio, el lado mayor del rectángulo se proyecta hacia las pistas formando una espina longitudinal con sistemas de transporte en su eje central y salas de embarque a ambos lados. Esta misma espina se escinde en otras dos giradas 45 grados, articulándose todas ellas mediante un vestíbulo de distribución.

Bóvedas nervadas

Todo ello está implantado sobre una retícula cuadrada de 33,5 metros de lado, jalonada por grandes pilares metálicos que soportan una de esas cubiertas aparentemente ingravidas tan del gusto de Foster.

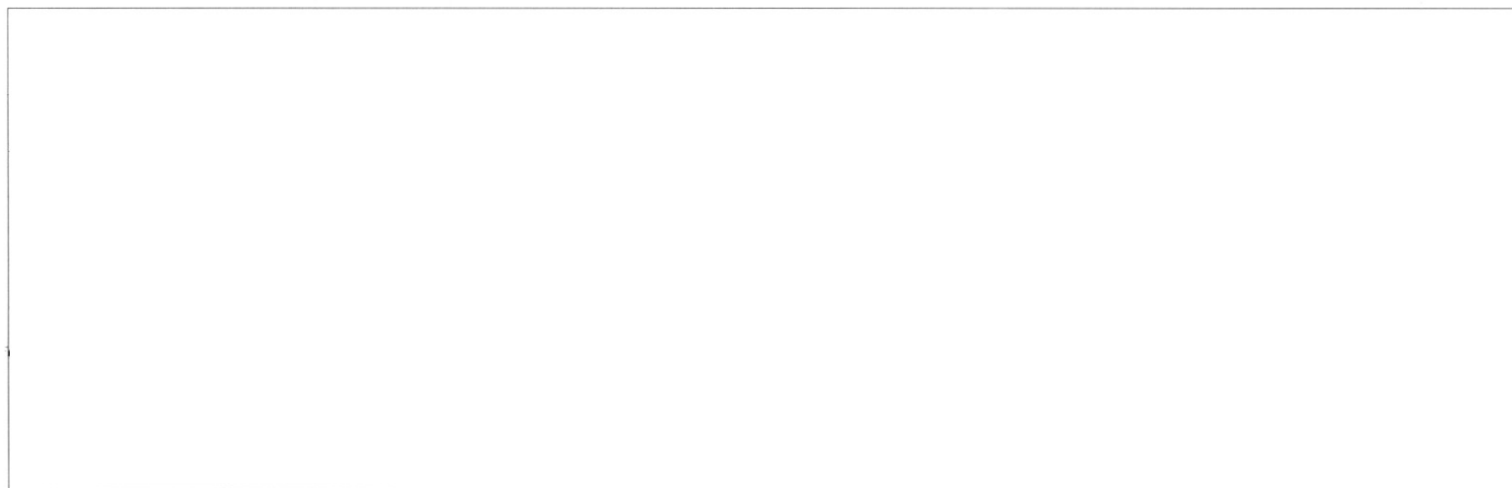
En este caso se trata de bóvedas de perfil bajo con nervios curvos que cruzan diagonalmente cada uno de los módulos cuadrados. Estas bóvedas son continuas y dan un carácter unitario al conjunto.

Longitudinalmente, tienen una ligerísima curvatura que arranca desde la fachada delantera, elevándose hasta alcanzar su punto más alto en el centro del gran vestíbulo general, para ir descendiendo después y continuar horizontalmente hasta las dos alas oblicuas.

Bajo esta cubierta unitaria se desarrollan los dos niveles de pasajeros y el subterráneo para equipajes: un esquema ya clásico que se está demostrando casi día más inevitable en los aeropuertos de gran tamaño.

Una vez terminada, esta cubierta, con su inmensa ondulación, parecerá una ola blanca que ha rebasado la orilla y se ha extendido por la isla para bañar con sus aguas las nuevas tierras ganadas al mar.

Sección transversal del vestíbulo principal



Sección transversal de la espina central